

УДК 347.7 : 652.612

ПЛАНИРОВАНИЕ И ПРОВЕДЕНИЕ В/О «СОВФРАХТ» КАМПАНИЙ ПО ФРАХТОВАНИЮ В 1933–1934 ГГ.

Благодатная Е. Ю.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Проблемам изучения фрахта в отечественной науке посвящено достаточно много различных работ. В то же время работ, посвященных изучению проблемы правовой организации фрахта, на сегодня нет. Этим и обуславливается актуальность исследования. Объединение дела фрахтования иностранных судов произошло лишь после того, когда постановлением СТО СССР от 8 марта 1929 г. в составе Народного комиссариата внутренней и внешней торговли было создано акционерное общество «Совфрахт», имевшее свои фрахтовые конторы за рубежом. Реальную работу эта организация начала лишь в 1932 г. Указывается, что планирование операций по фрахтованию на 1933 г. началось в январе этого же года, с анализом накопленного опыта. Отдельным направлением работы «Совфрахт» в этот период стала корректировка содержания использовавшихся чартеров с целью наибольшего их приспособления для удобства советской стороны

Ключевые слова: фрахт, рынок, Совфрахт, кризис, торговый флот, грузы, перевозка.

Проблемам изучения фрахта в отечественной науке посвящено достаточно много различных работ. Среди них особенно следует выделить исторические труды таких авторов, как Шершеневич Г. Ф. [1, с. 267–268], Невзоров А. С. [2], Генкин Д. М. [3], Жудро А. К. [4], Кейлин А. Д. [5–7], а также современных нам исследователей: Тонких А. В. [8, с. 78–83], Витрянский В. [9, с. 36–54; 10, с. 60–71], Медведев А. [11, с. 63–65], Тихенко Т. Ю. [12, с. 103–107], Стригунова Д. П. [13, с. 71–75], Калпин А. Г. [14], Косовская В. А. [15, с. 138–143; 16, с. 13–18], Джобава Н. А. [17, с. 78–90], Ротко С. В. [18, с. 44–46], Ермолаев В. Г. и Сиваков О. В. [19] и др. В то же время работ, посвященных изучению проблемы организации и деятельности Совфрахта, на сегодня нет. Этим и обуславливается актуальность исследования.

Как известно, советский монополист в области фрахтования В/О «Совфрахт» был создан и начал свою работу в первой половине 1932 г. [20, с. 3; 21, с. 3]. Первый же операционный год позволил накопить весьма богатый опыт. Тщательный его анализ позволил уже в конце 1932 г. начать организационную перестройку всей работы по фрахтованию со стороны советских агентов и контор. Процесс этот начался в наиболее спокойный от работы период – зимой 1933 г.

31 января и 1 февраля 1933 г. в Ленинграде состоялось расширенное заседание правления Совфрахта совместно с заведующими заграничными конторами Совфрахта, материалы которого долгое время бы секретными [22, л. 6]. Заслушав

доклады заведующих конторами о работе заграничных контор за 1932 г., доклады заместителя начальника оперативного управления и начальника учетно-финансового сектора, правление Совфрахт констатировало, что за отчетный (1932) год произошло значительное качественное улучшение работы контор, выразившееся в:

а) перевыполнении валютной экономии, давшей в общей сумме 13,7 миллионов рублей против задания 10,8 млн руб.;

б) снижении фрахтовых ставок;

г) своевременном предоставлении годовых бухгалтерских отчетов (за исключением конторы в Осло);

д) выполнении задания НКВТ по реализации бункера.

В то же время правление вынуждено было указать и на имеющиеся в процессе работы контор следующие недочеты:

а) взаимную несогласованность действий в оперативной работе;

б) недостаточно высокую технику работы некоторых контор (Гамбург, Осло); фрахтование без полномочий, котирование уже покрытых ордеров, ошибки в составлении чартеров и др.;

г) недостаточную инициативу в деле снижения ставок фрахта;

д) недостаточную работу по привлечению иррегулярных линий к советским перевозкам.

Обращаясь более детально к деятельности конкретных контор, правление отметило, в частности, что основными достижениями Лондонской конторы в 1932 г. были:

а) выполнение задания по увеличению фрахтования английского рынка;

б) выполнение лимита и отсутствие переплат по фрахтованию английского тоннажа по лесу, несмотря на данные в свое время правлением преференции в отношении англичан [22, л. 6];

в) реальная помощь торгпроду в проведении им торгово-политической деятельности;

г) выращивание кадров и комплектование ими других филиалов Совфрахта;

д) помощь работниками другим конторам в моменты затруднений, в особенности по лесу.

Вместе с тем, по мнению правления, в работе конторы «чувствовалась недостаточная инициатива в деле снижения ставок фрахта в поворотные моменты».

Основными достижениями в работе Гамбургской конторы были названы:

а) было зафрахтовано свыше 1000 пароходов при неукomплектованном и недостаточно квалифицированном аппарате, при отсутствии постоянного руководства и в напряженных конъюнктурных условиях (усиленная конкуренция немецких экспортеров ржи, сахара, польского угля из антрацита и ряд других);

б) овладение новым рынком (Дания);

в) увеличение процента непосредственных фрахтований;

г) успешная ликвидация дебиторской задолженности: остаток на 1 января 1933 г. – 2200 Германских марок вместо бывшего на 1 января 1932 г. долга в 187.000.

«Отрицательными моментами» в работе конторы были названы следующие:

а) невыполнение квартальных фрахтовых лимитов НКВТ по отдельным видам грузов (пиломатериалы, балансы во 2 и 4 кварталах);

б) недостаточное уменьшение разрыва между осенними и зимними ставками в сравнении с разрывом по Белому морю.

Основные достижения в работе конторы в Осло были названы такие:

а) эта контора, проведя первый год самостоятельной работы по лесному фрахтованию из Белого моря, «бывшему целый ряд лет в руках иностранного общества “Руссонорзе”, с аппаратом вдвое больше, чем имела контора в Осло, – с работой справилась, охватив рынок и даже снизив ставки фрахта против установленных лимитов».

В данном случае, очевидно, необходимо сделать отступление в нашем исследовании и указать на тот факт, что «Руссонорзе» лишь формально было частным и независимым, так как изначально создавалось и действовало исключительно под контролем СССР. Доказательством этому служит тот факт, что в состав правления Русско-норвежского акционерного мореходного общества (Руссонорзе) входил Александр Леонтьевич Малченко – личный друг В. И. Ленина. В 1929 г. он был арестован и в 1930 г. расстрелян [23; 24]. Общество было ликвидировано в 1928 г., а его документы составили фонд Р-6996, ныне находящийся на хранении в ЦГА СПб. Скорее всего, его ликвидировали в результате реформирования органов управления транспорта и организации фрахтового дела в СССР.

К другим достижениям конторы в Осло были отнесены:

б) уменьшение разрывов фрахтовых ставок в осенние месяцы;

в) экономия по смете административно-хозяйственных расходов.

Отрицательными моментами в работе конторы были названы:

а) недостаточно уверенная и часто недостаточно обоснованная оценка состояния фрахтового рынка;

б) недостаточно согласованная работа с другими конторами, ограничившая широкое вовлечение в беломорские перевозки других флагов, кроме норвежского;

в) вычернуто;

г) недостаточное внимание к принятию мер к организации учета в соответствии с инструкцией правления и новой формой работы, что привело к задержке составления годового отчета конторы и поставило угрозу несвоевременного представления баланса Правления [22, л. 7].

Среди достижений в работе Одесской конторы были названы:

а) увеличение объема фрахтования;

б) проявление инициативы в деле комбинированных фрахтований по отправке леса.

К недостаткам были отнесены:

а) невыполнение распоряжения правления о введении нового лесного чартера;

б) недостаточное снижение фрахта по круглому лесу;

в) перерасход по смете административно-хозяйственных расходов на 1800 руб.;

г) задержка в выполнении ордеров (пробка с лесными ордерами).

Очевидно, что названные по одесской конторе недостатки были вызваны, в первую очередь, спецификой черноморского и средиземноморского рынков грузоперевозок и специализированных под них судов (т. е. для перевозки леса).

Тем не менее, несмотря на указанные недостатки, правление Совфрахта, принимая во внимание значительную валютную экономию, полученную в результате борьбы системы Соврахта за снижение фрахтовых ставок и сокращение административно-хозяйственных расходов, признало необходимым премировать особо отличившихся в этом отношении работников.

Следует упомянуть и о том, что в своем докладе председатель правления Совфрахта Салтанов не дал оценку работы Генуэзской и Пирейской контор, что предполагалось сделать на следующих заседаниях Правления [22, л. 8].

Следующее заседание правления Совфрахта, на котором уже обсуждались вопросы фрахтования судов на навигацию 1933 г., происходило 3–4 февраля 1933 г. На нем был заслушан доклад председателя правления Совфрахта по вопросу о перспективах лесной кампании (системы обработки лесных ордеров) на 1933 г.

Правление, во-первых, считало, что имеющаяся на тот период конъюнктура лесного фрахтового рынка и лучшая организация аппарата Совфрахта, по сравнению с 1932 г., «позволит энергично добиваться значительного снижения ставок фрахта в предстоящую навигацию».

Во-вторых, было принято решение сохранить на навигацию 1933 г. систему заблаговременного фрахтования по конторам, тайм-чартеру и послед-рейсам с тем, однако, чтобы максимально приблизить контрольные ставки к рейсовым и охватить контрактами весь период навигации (поздние месяцы).

Для первоначальной работы устанавливалось следующее количество заблаговременного фрахтования:

Белое море – контракты под пиломатериалы 50–60 тыс. станд.; под кругляк, пропсы, опцион балансов 20–25 тыс.

Ленинград – контракты под пиломатериалы 30–40 стали.; под кругляк, пропсы, опцион балансов 40–50 тыс. а.с.

По таймчартеру 12–15 пароходов, преимущественно английского фрахта, с учетом использования главным образом Ленинградского направления и «под кругляк».

Также правление считало желательным взятие некоторого количества тоннажа на после рейса как для Белого моря, так и для Ленинграда (около 15 пароходов).

Для начала выступления на фрахтовом рынке предлагалось установить следующие ставки:

		Контрагенты	Рейсы
Белое море	ДЕБ	46/6-47/-	45/-
	Пропсы	43/-40/5	39/6 - 40/-
	Баланс	38/- 38/5	37/6 – 38/-
Ленинград	ДЕБ	27/6 – 38/-	37/- 37/6
	Пропсы	31/6	31/-
	Баланс	29/-	28/6

Ставки по таймчартеру предлагалось снизить на 8-5% против ставок 1932 г. (все ставки по старым чартерам).

В вопросе кредита по таймчартерам было решено «поручить тов. Паксу переговорить с тов. Ланда» и в зависимости от переговоров решить вопрос относительно кредитов по таймчартированным пароходам.

Некоему Леонидову предоставлялось право в случае необходимости не требовать кредитов.

Конторам поручалось вести работу по лесным фрахтованиям как по контрактам, так и по рейсовым фрахтованиям одновременно, для чего следовало получить у Экспортлеса ордера на П.С.В.

Проблему дальнейшего увеличения заблаговременных фрахтований предлагалось разрешить в зависимости от уровня ставок, считая необходимым, в случае выгоды, распылить контракты против указанных количеств.

С целью максимального ослабления отрицательного влияния фобовских запродаж леса на общий уровень ставок фрахта планировалось добиваться заключения с фобовскими покупателями соглашения о фрахтовании для них тоннажа по твердым ставкам и, в случае необходимости, отказаться от фрахтовой комиссии.

Ввиду отказа Экспортлеса от концентрации выдачи ордеров в Москве устанавливался следующий порядок выдачи ордеров:

а) на Ленинградское направление ордера выдавались Ленинградской конторой Экспортлеса конторе Совфрахта в Ленинграде. Отзыв тоннажа по генеральным договорам оставался за Экспортлесом;

б) по Белому морю выдача ордеров возлагалась Архангельской конторой Экспортлеса конторе Совфрахта в Осло, однако ордера Экспортлеса до передачи их за границу следовало согласовывать с конторой в Архангельске.

С целью уменьшения влияния гамбургских брокеров на судовладельцев иностранных государств, что затрудняло работу Совфрахта, было принято решение сосредоточить в Ленинградской фрахтовой конторе обработку эстонского и финского флагов.

Вопрос о подчинении агентств в Копенгагене и в Стокгольме непосредственно правлению или соответственно Гамбургу или Осло предполагалось решить специально командированному члену правления.

Для наибольшего охвата норвежского тоннажа и сокращения отрицательного влияния Бергонских судовладельцев на работу Совфрахта предлагалось открыть в Бергово агентуру Норвежской конторы Совфрахта [22, л. 4-5]. Такие планы были у Совфрахта на кампанию 1933 г.

Усилия Совфрахта на организационном уровне в 1933 г. были поддержаны правительством СССР. Так, 13 сентября 1933 г. ЦИК и СНК СССР утверждено положение о торговых представительствах и торговых агентствах СССР за границей. Согласно п. «а» ст. 1 этого постановления на торговые представительства СССР возложено представительство интересов страны в области внешней торговли и содействия развитию торговых и хозяйственных отношений СССР со страной пребывания; п. «б» той же статьи предусматривает право торгпредств осуществлять внешнюю торговлю СССР [25].

Ст. 6 того же постановления указывает, что по обязательствам торгового представительства несет ответственность казна СССР. Это является следствием того, что СССР от своего имени и за свой счет осуществляет через торгпредства монополию внешней торговли.

Однако монополия внешней торговли осуществляется не только непосредственно от СССР и за счет последнего, но и через специальные экспортно-импортные общества, организация которых предусмотрена специальным постановлением правительства. Эти общества реализуют государственную собственность, но от своего имени и за свой счет, выступая на внешнем рынке не иначе, как под контролем министерства внешней торговли СССР, и не иначе, как в случаях, указанных в законе [26, с. 68].

Уставы этих обществ устанавливают, что за свою деятельность последние отвечают по операциям и обязательствам лишь тем имуществом, на которое, согласно действующему законодательству СССР, может быть обращено взыскание. Государство по операциям и обязательствам этих обществ ответственности не несет. В свою очередь, эти общества не несут ответственность за долги и претензии, предъявленные к СССР, так как эти общества являются самостоятельными юридическими лицами [26, с. 69].

Однако начавшаяся в 1933 г. совсем еще слабая экономическая стабилизация обстановки в мире значительно повлияла на осуществление планов советских фрахтователей, что к тому же накладывалось еще и на внутренние сложности в организации всех частей Совфрахта. Так, в частности, правление Совфрахта 2 декабря 1933 г. вынужденно было обратиться с письмом к своим подразделениям по теме «О взаимоотношениях между конторами».

В нем указывалось, что «За последнее время участились случаи, говорящие о том, что взаимоотношения между отдельными конторами становятся все более и более ненормальными». Разногласия возникали по поводу обработки отдельных пароходов и по вопросу о том, что некоторые конторы нарушали установленные Совфрахтом положения относительно обработки того или иного флага той или иной конторой. Правление вынужденно было указать, что «при таких ненормальных отношениях будет страдать общее нам дело и мы не сможем выполнить тех задач, которые на нас возложены».

В качестве иллюстрации к написанному приводились следующие примеры.

1. Лесной ордер из Ленинграда на Южную Америку, ноябрьской погрузкой. Ордер был покрыт в Лондоне по ставке 58/3. Был зафрахтован греческий пароход. Совфрахт не мог в этом случае утверждать, что ставка 58/3, полученная Лондоном, являлась неудовлетворительной. Наоборот, судя по тем предложениям, которые имелись из других контор, это была самая низкая ставка. Однако у правления не было уверенности в том, что были использованы все возможности для организованного снижения ставок фрахта. Здесь оно ссылалось на письмо Совфрахта в Стокгольме от 10 ноября, в котором указывается, что Стокгольму ни разу не дали шанса для того, чтобы сделать контр-оферту.

Шведский пароход действительно просил в начале 62/6, затем снизил ставку до 60/-. По мнению правления, это, однако, не говорило о том, что эту ставку нельзя

было бы дальше снизить. Такие вопросы обычно решались реальной контр-офертой, и на такие направления, как Южная Америка Соврахт нередко получал разовые снижения арматора на 5/- и даже больше. Достаточно указать, что по второму лесному ордеру на Южную Америку Лондон снизил ставку до 55/- вместо первоначальной оферты судовладельца 65/-.

Правление Совфрахта, с одной стороны, указывало, что оно не может упускать из своей работы вопросы о предпочтении тому или иному флагу, но, с другой, требовало «использовать и другие рынки для того, чтобы максимально снизить ставки фрахта для интересующего нас флага». Исходя из этих соображений, оно считало неправильным, что со стороны Совфрахта в Гамбурге – держателя ордера – не было сделано твердой контр-оферты конторой в Стокгольме хотя бы по искусственно пониженной ставке фрахта, тем более что арматор проявил усиленный интерес к этому фрахту.

Случай второй. Лесной ордер из Ленинграда на Южную Америку, декабрьской погрузки. Спор возник между Лондоном и Гамбургом по поводу фрахтования Голландского парохода. Судя по данным Гамбурга, греческий пароход за это дело запросил первоначально 64/-, а голландец, согласно телеграмме из Лондона № 1068, оферировался по ставке 70/-.

Вполне естественно, что не следовало упускать такого дешевого предложения [22, л. 56].

15 декабря 1933 г. специальным письмом Софракт своим конторам в Лондон, Гамбург, Осло, Геную и Пирей отправил план фрахтования иностранного тоннажа для экспорта на январь 1934 г., с учетом перевозок судами Совторгфлота и линиями. В приложении к плану указывалось количество полученных и покрытых ордеров по состоянию на 14 декабря по разным группам. Импорт грузов должен был обеспечиваться пароходами Совторгфлота [27, л. 29]. Следует отметить, что в данном документе появляются еще такие пункты как Ирак и Палестина, а количество покрытых ордеров составляло уже около половины [27, л. 30].

Секретная объяснительная записка к плану фрахтования иностранного тоннажа на 1934 г., для фрахтования иностранного тоннажа на 1934 г., была Софрактом составлена на основе планов экспортных объединений и плана Внешторгтранса. В ней были охвачены все грузы, предполагаемые к продаже сиф на 1934 г., и которые планировалось перевозить морем, за исключением тех, которые планировалось перевозить пароходами Совторгфлота.

Из всего количества перевозок морем по сифовским запродажам, за исключением перевозок по Каспийскому морю, Совторгфлоту предстояло перевезти 2.767, 3 тыс. тонн.

К зафрахтованию на 1934 г. намечалось:

под лес – 1.770 пароходов (4.848,2 тыс. тонн, или 42,5 %);

хлеб – 454 пароходов (2.614,0 тыс. тонн, или 24,5 %);

уголь – 167 пароходов (1.017,0 тыс. тонн, или 8,8 %);

нефть – 116 танкеров (982, 0 тыс. тонн, или 8,5 %);

руда – 204 пароходов (1.405,5 тыс. тонн, или 12,2 %);

генеральные грузы – 64 парохода (399,8 тыс. тонн, или 3,8 %).

Всего: 2.775 пароходов под 11.186, 1 тыс. тонн 100% грузов. И это не считая перевозок, производимых иностранными регулярными линиями [27, л. 4]. Вышеуказанные планы Совфрахта в дальнейшем уточнялись ежемесячно и поквартально.

Точно так же, как с планом работы на январь, еще в декабре 1933 г. Правление Совфрахта своим фрахтовым конторам отправило план фрахтования на 1-й квартал 1934 г.

Согласно этому документу, фрахтование иностранного тоннажа в 1-м квартале 1934 г. намечалось только из портов Черного моря. Соответственно, все морские перевозки из портов Белого моря должны были производиться Совторгфлотом. Фобовские перевозки из портов Черного моря намечались в количестве 1142.285 т., из них: нефть – 155.000 т., уголь – 156.000 т., каменноугольный пек – 20.000 т. и генеральные грузы – 12.285 т. Перевозки импортных грузов обеспечивались, как уже указывалось, полностью тоннажем Совторгфлота [27, л. 25].

По этому плану работали такие порты, как Батум, Новороссийск, Херсон, Одесса (5.01.1934 г.) [27, л. 26].

В феврале 1934 г. Совфрахт сообщал своим конторам за границей о намечаемых на 1934 г. фрахтовых заказах по перевозкам леса на 1934 г., со ссылкой на хоздоговор с Экспортлесом [27, л. 16]. Данные эти были предварительными, а конечные же должны были быть уточнены на совещании в Гамбурге, куда планировалось прибытие ответственного сотрудника Совфрахта.

Ограниченное количество отдельных видов контрактов объяснялось неблагоприятным положением рынка для данного товара. Кроме того, свою лепту в уменьшение фрахтования иностранных судов вносило и значительное увеличение советского тоннажа. В частности, предполагалось, что в навигации 1934 г. по Ленинграду будут действовать 25–30 пароходов для перевозки леса ежемесячно, в основном кругляка.

Далее в сообщении были даны приблизительные возможные ставки фрахта по Белому морю и Ленинграду. Эти ставки базировались на новых условиях чартера. При этом правление напоминало о полагающихся скидках с фрахта за условия чартера 1934 г. В данном случае имелся в виду новый «Руссвуд» (Руссвуд – название типового чартера для перевозки леса из портов Белого моря).

Правление Совфрахта считало, что введение нового чартера, уже апробированного Палатой судоходства, будет удобней для судовладельцев, так как новая форма чартера расширит круг судовладельцев, заинтересованных в советских перевозках леса. Поэтому правление считало, что это должно быть учтено в ставке фрахта в размере 6 пенсов за .рт или акс. То же самое относилось к апробированному Ленинградскому чартеру.

Отдельно устанавливались обязательные скидки в пункте о повышенных нормах погрузки [27, л. 17].

Особую роль сыграл «Совфрахт» в деле разработки и доработки использовавшихся в этот период чартеров. Это особо важно в свете того, что в дореволюционный период основные формы чартеров разрабатывались и использовались лишь иностранными компаниями, в первую очередь английскими. Они, соответственно,

отображали интересы иностранных судовладельцев, а никак не российских сторон. Совфрахту удалось изменить эту ситуацию. Приведем примеры.

В 1933 г. был разработан и Палатой торгового мореплавания введен Беломорский лесной чартер для пароходов и теплоходов, направляющихся из Белого моря в Великобританию, Ирландию и на континент [28, с. 130]. В него были включены такие условия, как «Дополнительные заводы в Архангельске или Ковде», «Погрузка в Онеге», «Лихтеровка в Архангельске» (706, с. 133). Однако в нем остались некоторые чисто английские условия чартера, в частности, столь важное для российской стороны – арбитраж в Англии, а не в Морской арбитражной комиссии [28, с. 142].

Балтийский лесной чартер Палаты торгового мореплавания 1926 г. (из Балтики и Норвегии на Великобританию и Ирландию) для пароходов и теплоходов согласован с федерацией лесной торговли Англии 17.06 1926 г., также активно использовался Совфрахтом [28, с. 157].

А вот «Нефтяной чартер» включал в себя «Дополнения при фрахтовании тоннажа для советских фрахтователей» [28, с. 178]. В них содержатся советские, согласованные с иностранными компаниями, правила для осуществления подобных операций. Среди прочих положительных для советской стороны норм находим также то, что «гарантия по обязательствам, падающая на грузы при общей аварии и/или оплате расходов по спасанию судна, выдается Черноморско-Балтийской компанией генерального страхования» [28, с. 183], расположенной в Лондоне. Как известно, данная компания была специально создана СССР для подобных операций и полностью им контролировалась.

Содержит данный чартер и Арбитражную оговорку, которая хотя и предусматривает арбитраж в Англии, однако оставляет сторонам договора возможность оговорить этот вопрос иначе, т. е. обратиться в МАК [28, с. 183].

Советский черноморский рудный чартер (Советор) уже полностью был разработан советской стороной, безусловно, с учетом международного опыта в данной сфере [28, с. 195].

Русский черноморско-азовский фрахтовый договор 1926 г. также к началу 1930-х гг., под давлением советской стороны, претерпел ряд изменений и дополнений и в редакции 1933 г. вполне защищал интересы советского фрахтователя [28, с. 217].

Типовой генеральный чартер (Джеккон) был принят Комитетом по документации Палаты судоходства соединенного королевства и предназначался для фрахтовок, заключенных с 15 сентября 1922 г. [28, с. 245]. В него были внесены изменения и дополнения, применяемые при советских фрахтованиях, преимущественно под угольные грузы, которые касались особенностей погрузки, разгрузки, условий расторжения договора, общей аварии, агентирования, броккеража, оговорки об арбитраже, условий забастовки, оговорки о льде [28, с. 254–256]. Также в пересмотренный чартер вошли специальные оговорки для Норзен Рендж [28, с. 257].

Использовался советской стороной при фрахтовании иностранных судов и разработанный Советом по документации Балтийско-Беломорской морской конференции в 1912 г. тайм чартер (Балтайм), измененный в 1920 г. [28, с. 266].

Однако и к нему были разработаны и внедрены изменения и дополнения, применяемые при советских фрахтованиях и защищающие интересы Совфрахта [28, с. 272].

Список использованных источников и литературы

1. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. III: Вексельное право. Морское право. – М.: Статут, 2003. – 412 с.
2. Русские биржи. Вып. 4: Свод торговых обычаев и правил русских бирж / Невзоров А. С., и. д. э.-орд. проф. – Юрьев: Тип. К. Маттисена, 1900. – 588 с.
3. Генкин Д. М.. Понятие несчастного случая в области страхования // Право. – 1909 г., № 31, с. 1706–1709.
4. Жудро А. К. Правовое регулирование деятельности морских торговых портов в СССР. – М.: Мортранспорт, 1971. – 80 с.
5. Кейлин А. Д. Вопросы морского права в практике Морской арбитражной комиссии в 1967 г. по делам с участием организаций социалистических стран // Информационный бюллетень Бюро координации фрахтования судов / СЭВ. – 1968. – № 3.
6. Кейлин А. Д., Виноградов П. П.. Морское право. Под ред.: Солодилов А. П. – М.: Водный транспорт, 1939 г. – 246 с.
7. Внешнеторговый транспорт. Под общей ред. А. Д. Кейлина. – М. – Л.: Международная книга, 1938. – 347 с.
8. Тонких А. В. Об ограничении ответственности фрахтователя по требованиям, вытекающим из торгового мореплавания // Юридическая мысль. – 2003. – № 4. – С. 78–83.
9. Витрянский В. Ответственность по договору перевозки груза // Хозяйство и право. – 2001. – № 5. – С. 36–54.
10. Витрянский В. Понятие и виды договора перевозки: система договоров перевозки // Хозяйство и право. – 2001. – № 1. – С. 60–74.
11. Медведев А. Понятие «фрахт»: налоговый лабиринт в налогообложении доходов иностранных юридических лиц // Хозяйство и право. – 2000. – № 6. – С. 63–65.
12. Тихенко Т. Ю. Правовая природа договора фрахтования (чартера) // Вестник Саратовской государственной академии права. – 2008. – № 1. – С. 103–107.
13. Стригунова Д. П. Правовое регулирование договора фрахтования / Д. П. Стригунова // Современное право. – 2012. – № 11. – С. 71–75.
14. Калпин А. Г. Договор фрахтования судна (чартер) как института морского права: теоретические и практические проблемы: Автореф. дис. доктора юрид. наук. М., 1990. – 35 с.
15. История становления института морской перевозки груза в европейских странах / В. А. Косовская // Проблемы европейской интеграции. – СПб.: Астерион, 2007. – С. 138–143.
16. Косовская В. А. К вопросу определения понятия договора морской перевозки груза / В. А. Косовская // Транспортное право. – 2002. – № 3. – С. 13–18.
17. Джобавва Н. А. Коносамент: основные функции и понятие / Н. А. Джобавва // Кодекс info. – 2004. – Май – Июнь. – С. 78–90.
18. Ротко С. В. Коносамент в российском и зарубежном законодательстве / С. В. Ротко // Международное публичное и частное право. – 2011. – № 1. – С. 44–46.
19. Ермолаев В. Г., Сиваков О. В. Морское право: Учебное пособие. – М.: Юринформцентр, 2001. – 255 с.
20. Благодатная Е. Ю. Деятельность советских органов фрахтования в 1929–1933 гг. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского Юридические науки. – 2017. – Т. 2 (68). № 1. – С. 3–14.
21. Благодатная Е. Ю. Правовые основы организации всесоюзного объединения «Совфрахт» в 1930-х гг. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского Юридические науки. – 2017. – Т. 2 (68). № 2. – С. 3–14.
22. ЦГА СПб. Ф. Р-9052, оп. 1, д. 6. План фрахтования иностранного тоннажа под советские экспортные грузы на 2 квартал 1933 г. и снижения накладных расходов в области морского фрахтования по экспорту массовых грузов на 1933 г. 27.01.1933 – 27.07.1933. 62 л.
23. Лондон / Сост. М. Л. Каган-Шабшай. — London: Рус.-норвеж. мореход. о-во (Руссонорзе), 1926. — XVI, 280 с.
24. На фото с Лениным и Мартовым. О Вятке. URL: <http://viatka-history.livejournal.com/19415.html> (дата обращения 6.05.2017)
25. Положение о торговых представительствах и торговых агентствах СССР за границей. - СЗ СССР, 1933, N 59, ст. 354.

26. Лисовский В. И. Торговые представительства Союза ССР за границей. – М.: Международная книга, 1947. – 92 с.
27. ЦГА СПб. Ф. Р-9052, оп. 1, д. 7. Планы фрахтования иностранного тоннажа под экспортно-импортные грузы на 1934 г. 4.01.1934 – 17.10.1934 г. 146 л.
28. Типовые чартера. – М.: Внешторгиздат, 1936. – 274 с.

Blagodanaya E. Yu. Planning and realization in/about Sovfracht of campaigns on chartering in 1933-1934 // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 2 (68). № 3. – P. 3–11.

The problems of study of freight enough much different works are sanctified to in home science. In too time of the works sanctified to the study of problem of legal organization of freight, it is not for today. This is stipulate research actuality. The association of matter of chartering of foreign courts happened only after that, when by a decision Advice of Labour and Defensive the USSR from March, 8 1929 in composition the Folk commissariat of domestic and external trade was created joint-stock company of «Sovfracht», having the chartered offices abroad. Real work this organization of beginning only in 1932 is Specified, that planning of operations on chartering on 1933 began in January of the same year, with the analysis of the accumulated experience. Adjustment of maintenance of used чартеров became separate work of «Sovfracht» assignment in this period, with the purpose of their most adaptation for comfort of soviet side.

Keywords: freight, market, Sovfracht, crisis, mercantile fleet, loads, transportation.

Spisok ispolzovannykh istochnikov i literatury

1. Shershenevich G. F. Kurs torgovogo prava. T. III: Vekselnoe pravo. Morskoe pravo. – М.: Statut, 2003. – 412 s.
2. Russkie birzhi. Vyip. 4: Svod torgovyih obyichaev i pravil russkikh birzh / Nevzorov A. S., i. d. e.-ord. prof. – Yurev: Tip. K. Mattisena, 1900. – 588 s.
3. D. M. Genkin. Ponyatie neschastnogo sluchaya v oblasti strahovaniya // Pravo. – 1909 g., № 31, s. 1706–1709.
4. Zhudro A. K. Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti morskikh torgovyih portov v SSSR. – М.: Mortsport, 1971. – 80 s.
5. Keylin A. D. Voprosy morskogo prava v praktike Morskoj arbitrazhnoy komissii v 1967 g. po delam s uchastiem organizatsiy sotsialisticheskikh stran // Informatsionnyy byulleten Byuro koordinatsii frahtovaniya sudov / SEV. – 1968. – № 3.
6. A. D. Keylin, P. P. Vinogradov. Morskoe pravo. Pod red.: Solodilov A. P. – М.: Vodnyiy transport, 1939 g. – 246 s.
7. Vneshnetorgovyy transport. Pod obschey red. A. D. Keylina. – М. – L.: Mezhdunarodnaya kniga, 1938. – 347 s.
8. Tonkih A. V. Ob ogranichenii otvetstvennosti frahtovatelya po trebovaniyam, vyitekayuschim iz torgovogo moreplavaniya // Yuridicheskaya mysl. – 2003. – № 4. – S. 78–83.
9. Vitryanskiy V. Otvetstvennost po dogovoru perezozki gruzha // Hozyaystvo i pravo. – 2001. – № 5. – S. 36–54.
10. Vitryanskiy V. Ponyatie i vidyi dogovora perezozki: sistema dogovorov perezozki // Hozyaystvo i pravo. – 2001. – # 1. – S. 60–74.
11. Medvedev A. Ponyatie «fraht»: nalogovyy labirint v nalogooblozhenii dohodov inostrannykh yuridicheskikh lits // Hozyaystvo i pravo. – 2000. – № 6. – S. 63–65.
12. Tihenko T. Yu. Pravovaya priroda dogovora frahtovaniya (chartera) / T. Yu. Tihenko // Vestnik Saratovskoy gosudarstvennoy akademii prava. – 2008. – № 1. – S. 103–107.
13. Strigunova D. P. Pravovoe regulirovanie dogovora frahtovaniya [Tekst] / D. P. Strigunova // Sovremennoe pravo. – 2012. – # 11. – S. 71–75.
14. Kalpin A. G. Dogovor frahtovaniya sudna (charter) kak instituta morskogo prava: teoreticheskie i prakticheskie problemy: Avtoref. dis. doktora yurid. nauk. M., 1990. – 35 s.
15. Istoriya stanovleniya instituta morskoy perezozki gruzha v evropeyskikh stranah [Tekst] / V. A. Kosovskaya // Problemy evropeyskoy integratsii. – SPb.: Asterion, 2007. – S. 138–143.
16. Kosovskaya V. A. K voprosu opredeleniya ponyatiya dogovora morskoy perezozki gruzha / V. A. Kosovskaya // Transportnoe pravo. – 2002. – № 3. – S. 13–18.
17. Dzhobava N. A. Konosament: osnovnyie funktsii i ponyatie / N. A. Dzhobava // Kodeks info. – 2004. – May – Iyun. – S. 78–90.
18. Rotko S. V. Konosament v rossiyskom i zarubezhnom zakonodatelstve [Tekst] / S. V. Rotko // Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo. – 2011. – # 1. – S. 44–46.
19. Ermolaev V. G., Sivakov O. V. Morskoe pravo: Uchebnoe posobie. – М.: Yurinformtsentr, 2001. – 255 s.

20. Blagodatnaya E. Yu. Deyatel'nost' sovetskikh organov frahtovaniya v 1929–1933 gg. // Uchenyie zapiski Kryimskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernad'skogo Yuridicheskie nauki. – 2017. – T. 2 (68). № 1. – S. 3–14.
21. Blagodatnaya E. Yu. Pravovyye osnovy organizatsii vsesoyuznogo ob'edineniya «Sovfraht» v 1930-h gg. // Uchenyie zapiski Kryimskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernad'skogo Yuridicheskie nauki. – 2017. – T. 2 (68). № 2. – S. 3–14.
22. TsGA SPB. F. R-9052, op. 1, d. 6. Plan frahtovaniya inostrannogo tonnazha pod sovetskie eksportnyie gruzyi na 2 kvartal 1933 g. i snizheniya nakladnyih rashodov v oblasti morskogo frahtovaniya po eksportu massovyih gruzov na 1933 g. 27.01.1933 – 27.07.1933. 62 l.
23. London / Sost. M. L. Kagan-Shabshay. — London: Rus.-norvezh. morehod. o-vo (Russonorze), 1926. — XVI, 280 s.
24. Na foto s Leninyim i Martovyim. O Vyatke. URL: <http://viatka-history.livejournal.com/19415.html> (data obrascheniya 6.05.2017)
25. Polozhenie o torgovyih predstavitelstvakh i torgovyih agentstvakh SSSR za granitsej. - SZ SSSR, 1933, N 59, st. 354.
26. Lisovskiy V.I. Torgovye predstavitelstva Soyuzha SSR za granitsej. – M.: Mezhdunarodnaya kniga, 1947. – 92 s.
27. TsGA SPB. F. R-9052, op. 1, d. 7. Plani frahtovaniya inostrannogo tonnazha pod eksportno-importnyie gruzyi na 1934 g. 4.01.1934 – 17.10.1934 g. 146 l.
28. Tipovyye chartera. – M.: Vneshtorgizdat, 1936. – 274 s.